

Intervenção na formação geral de condução

Carro, para que te quero? ()*

SÁTYA SOUSA (**)

A intervenção da Prevenção Rodoviária Portuguesa no plano da formação geral de condutores, integrada na Escola do Automóvel Club de Portugal, ainda se encontra a dar os primeiros passos. À semelhança de quem exercita gradualmente uma caixa de velocidades, procuramos intervir com o apoio na experiência já obtida, sobretudo na relativa à Formação de Jovens Ciclistas.

A faixa etária que presentemente acompanhamos é, porém, diferente da faixa dos 14 aos 15 anos e substancialmente heterogénea na composição dos grupos de trabalho, onde se incluem alunos dos 18 aos 40 anos.

Propomos, num primeiro tempo, *dirigir-nos* a uma questão que nos causou inquietação e, por esse motivo, tem vindo a ser alvo da nossa reflexão e intervenção: por que razão é que tendo os jovens adultos melhores capacidades psico-físicas (manifestadas em reflexos mais rápidos e numa melhor visão) do que, por exemplo, pessoas com mais idade, foi precisamente a faixa etária

dos 20 aos 24 anos que se encontrou sobrerrepresentada nas estatísticas de acidentes rodoviários do ano de 2000, acidentes esses que constituíram a principal causa de morte nesse ano, para essa faixa etária?

No mínimo curioso, este dado *conduz-nos* à presumível experiência de condução por este intervalo de idades. Embora variável, pensemos numa média de três anos de experiência, o que equivale, por um lado, a uma menor vivência de situações de condução, logo, a menos respostas “preparadas” para um eventual problema, e, ainda, a um conhecimento da estrada mais reduzido porque menos vivenciado e diversificado. Para mais, sobretudo nos primeiros tempos, impõe-se um complexo exercício de coordenação que envolve vários factores como a tarefa da condução, o domínio da caixa de velocidades e o trânsito de peões.

Mas, por outro lado, três anos de condução pode já implicar a aquisição de um certo grau de confiança conjugado com um novo sentido de pertença, quase como se o carro fosse um prolongamento do *Eu*. Passado o medo e o receio iniciais, pode surgir a necessidade do desafio, da testagem de novas e cada vez mais potencialidades, bem como dos limites e da transgressão. Todo este processo é de natureza inconsciente e remete, muitas vezes, para ideais onipotentes. Neste sentido, a potência (de um carro) poderá transformar-se inconscientemente na onipotên-

(*) Comunicação apresentada nas II Jornadas de Psicologia do Tráfego da Prevenção Rodoviária Portuguesa – “Investigação e Intervenção na Realidade Portuguesa”, ISPA, 17 e 18 de Outubro de 2003.

(**) Prevenção Rodoviária Portuguesa.

cia humana, de quem tudo controla e a quem nada escapa: o domínio do carro numa curva mais apertada, numa velocidade que excede em muito o limite do código da estrada, numa ultrapassagem de risco...

Na área da prevenção, importa talvez pensar quais os possíveis riscos que corremos em determinados momentos da nossa vida.

Parece-nos que o candidato à carta de condução espera ver reconhecido um certo estatuto de independência na habilitação para conduzir. De facto, as dinâmicas de grupo realizadas na formação geral de condutores reflectem a consciência desta expectativa, quando propomos a reflexão sobre a importância e o significado pessoal relativos à obtenção da carta de condução. A autonomia em relação aos outros surge como primeira escolha, imaginemos, da questão: “*Carro, para que te quero?*”

Já numa dimensão inconsciente, o recém-encartado poderá procurar exibir (para os outros ou para si próprio) esse mesmo estatuto, buscando simultaneamente a aquisição e o controlo do risco, como que se submetendo à prova... de risco!

Ademais, a sociedade contemporânea revela-se exigente. Por um lado, apela à necessidade da valorização e referida exibição, numa espécie de competitividade; por outro lado, às pressões temporais e espaciais do *chegar depressa, não perder nada, estar em todo o lado e, às vezes, em lado nenhum...* A velocidade, aliada à intolerância à frustração, parece-nos constituir-se como um dos principais factores de risco implicados na condução.

Tanto na vida como na estrada, quantas vezes não aceleramos a fundo para fugir de determinadas situações nas quais nos sentimos impotentes? A incapacidade de tolerar algumas frustrações pode levar à acção desenfreada e inconsciente porque não é mediatizada pelo pensamento. De facto, a nossa capacidade cognitiva altera-se face à intensidade de certas emoções, como o medo ou a raiva... e o custo é percepcionarmos e decidirmos de forma menos equilibrada. A capacidade de espera aliada à cedência de prioridades e o controlo interno face a um sinal luminoso intermitente, por exemplo, revelam-se aqui opostos à tendência a *seguir em frente*, a agir, a acelerar.

Um dos principais objectivos da nossa inter-

venção consiste em propor uma reflexão em grupo acerca da atitude face aos riscos externos mas sobretudo internos que interferem na tarefa de condução. Determinados estados emocionais como a irritação ou a tristeza, assim como certas motivações, muitas vezes inacessíveis à nossa consciência, constituem o *motor de arranque* para comportamentos de risco. A via preventiva procura promover a tomada de consciência dos estados emocionais tendentes a acidentes e o reconhecimento dos aspectos motivacionais que se encontram nos bastidores de alguns comportamentos. Convida ainda à reflexão do que é a nossa própria percepção do risco, frequentemente distante do risco real e objectivo.

Algumas revisões científicas valorizam também determinadas características da personalidade, habitualmente presentes nos condutores com propensão a acidentes: a instabilidade emocional, a irritabilidade, a impulsividade, a imaturidade, a agressividade, a procura de sensações intensas, a baixa tolerância à frustração, a insegurança, a baixa auto-estima, a fácil intimidação por parte de outros e, antagonicamente, o não conformismo. Há ainda estudos que dão conta da interferência de estados depressivos e ansiosos na ocorrência do acidente (Matos, 1991).

Não pretendemos, de modo algum, perspetivar uma explicação unívoca para a sinistralidade rodoviária. *Guiamo-nos* antes por uma explicação de sistema que funciona à semelhança de um copo misturador que se vai enchendo, com diversos ingredientes, até deitar por fora. Neste tipo de abordagem podemos, por exemplo, pensar na hipótese de uma má qualidade da estrada se associar a um mau estado de pneus, misturar-se com um excesso de velocidade e, no limite, comprometer-se com um estado físico de fadiga e, psiquicamente, depressivo.

Muitas vezes, utilizamos ainda o próprio veículo como delimitação rígida de território pessoal. O “eu e o meu carro” transforma-se assim num “eu no meu carro”, carro que subentende um espaço que oferece não só conforto, como também isolamento e privacidade, numa espécie de anonimato.

Do nosso ponto de vista, também a estrada pode ser entendida como espaço, espaço social e público onde existe troca de informação, como, por exemplo, na sinalização de uma mudança de

direcção. Enquanto conduzimos, comunicamos com os outros num espaço inevitavelmente partilhado. Raramente conduzimos (a) sós.

A análise da dimensão social da condução constitui um outro objectivo de trabalho na nossa intervenção. Consubstancia-se no apelo ao reconhecimento que partilhamos um espaço com *outros*... outros condutores (para os quais nós é que somos os *outros*), passageiros e peões. Na estrada, vamos ainda alternando estas posições. Ora caminhamos, ora conduzimos, ora elevamos o pé ao suposto travão enquanto passageiros um pouco assustados com a velocidade do condutor ao nosso lado. Curiosamente, só quando adoptamos um outro papel é que, muitas vezes, nos damos conta de alguns dos erros que praticamos diariamente na via pública tanto ao volante, como ao atravessar irreflectida e apressadamente fora da passadeira, comportamentos esses eventualmente criticados por nós quando noutras posições.

Atribui-se, com regularidade, a noção de comportamento infractor aos automobilistas, excluindo este conceito dos peões. Entendemos que a preocupação e atitude de segurança, a responsabilização e capacidade de previsão de situações de risco não se ausentam das diferentes posições que assumimos na estrada porque nos são internas.

Esta última questão prende-se, sobretudo, com a forma de ver a própria realidade e de perspectivar as regras... até onde as flexibilizamos, quais os nossos limites? A percepção das regras encontra-se dependente da nossa personalidade, das nossas atitudes, motivações e estados internos, que originam determinados comportamentos. Por vezes, um sinal “stop” é *percepicionado* apenas como sinal de abrandamento e não como paragem obrigatória, o que se traduz num comportamento inadequado. Ora, para a ocorrência de acidentes contribuem frequentemente comportamentos desadequados...

A origem humana dos acidentes reparte-se não só entre lapsos ou esquecimentos, erros perceptivos e cognitivos mas, também, comportamentos desviantes, frequentemente associados às transgressões.

As sessões de reflexão sobre o lugar destes factores, de ordem psicológica e social, na ocorrência de acidentes têm, por último objectivo, a descoberta dos recursos pessoais utilizados para

lidar com as situações de perigo envolvidas na circulação rodoviária. O presente trabalho tenciona, então, impulsionar o pensamento para a descoberta de estratégias individuais de segurança.

No entanto, como todos os projectos, também este tem as suas limitações, nomeadamente no tempo: 120 minutos, integrados em trinta horas de formação teórica. Procura-se, porém, que este tempo se consubstancie num espaço de sensibilização à dinâmica de grupo e ao conjunto de regras pessoais e colectivas necessárias à partilha de um espaço público alargado, a estrada.

Sob este enquadramento, o nosso trabalho pretende incidir na reflexão acerca da segurança, na prevenção dos comportamentos de risco em geral e, sobretudo, do risco rodoviário associado ao excesso de velocidade, a manobras perigosas que desafiam as regras da estrada (e, em última instância, a lei), ao consumo de álcool, às predisposições perceptivas e ao estado emocional interno, *acidentado* por algum motivo.

A própria realidade dos acidentados, veiculada sobretudo através dos *mass media*, faz-nos também pensar no tema da contenção e da segurança interna. Ainda que num plano simbólico, podemos pensar que existe *alguém* por detrás da construção de uma estrada e por detrás da manutenção dessa mesma estrada. Os painéis dinâmicos perspectivam *alguém* que nos comunica determinadas informações, como o aviso de um acidente ou de uma zona com maior tráfego. De certa forma, *alguém* nos contém, podendo facilitar, deste modo, a diminuição de uma possível insegurança.

A temática da sinistralidade e da própria condução, só por si, propõe ainda a reflexão sobre os nossos limites, como seres humanos, condutores, peões ou passageiros e faz-nos reflectir sobre a noção de confiança nos outros.

Deste modo, procuramos que façam parte integrante do trabalho de dinâmica de grupo técnicas activas, de participação por parte dos membros do grupo, que convidem a reflectir sobre as nossas expectativas, representações e atitudes face a tais questões associadas à condução em grupo, questões essencialmente relacionais.

Por fim, não tendo a nossa intervenção um carácter avaliativo ao nível do aproveitamento dos alunos desta Escola, esperamos, por nosso turno, que a sensibilidade e ressonância ao nosso tra-

balho constituam, de facto, uma oportunidade para, como nos dizia um aluno, pensarmos no nosso *comportamento cívico*, em *estar na estrada propriamente como estar na vida*, em *não ter pressa...*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Matos, M. P. (1991). *Factores de Risco Psicológico em Jovens Condutores de Motorizada e sua Influência Relativa na Ocorrência dos Acidentes*. Dissertação de Doutoramento em Psicologia Clínica, Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade de Lisboa.

RESUMO

A intervenção da Prevenção Rodoviária Portuguesa na Formação Geral de Condução procura promover sessões de reflexão sobre o lugar dos factores de ordem psicológica e social na condução. Convida ao estabelecimento de uma dinâmica de grupo que permita a ex-

pressão das representações, atitudes e expectativas face ao risco e à segurança, sem carácter avaliativo. Apresenta como principais objectivos a descoberta e interiorização dos recursos e estratégias pessoais utilizados para lidar com as situações de perigo externo e interno, envolvido na circulação rodoviária.

Palavras-chave: Acidentes rodoviários, factores de risco, segurança rodoviária, dinâmica de grupo, dimensão social da condução.

ABSTRACT

The PRP (Prevenção Rodoviária Portuguesa) intervention on the general driving formation seeks to promote sessions of reflection about the place of psychological and social factors on driving. Invites to the establishment of a group dynamics that allows the expression of representations, attitudes and expectations towards risk and safety without an evaluating character. Presents as main purposes the finding and the internalization of personal resources and strategies used to cope with situations of external and inner danger involved on road traffic.

Key words: Driving accidents, risk factors, road safety, group dynamics, driving social dimension.